BIULETYN INFORMACYJNY MORSKI

Redakcja i administracja: Bydgoszcz, Aleja 1 Maja 48 — Telefon 23-19
Wydawca: Instytut Bałtycki

Przedruk dozwolony z podaniem źródła

Rok II Nr. 4 maj r.1946

Obroty towarowe w portach Gdańsk i Gdynia w kwietniu r.1946.-

(BIM) Ogólne obroty towarowe w kwietniu wyniosły 650 709,7 t. wobec 533 891,7 w miesiącu poprzednim; z tego na przywóz przypada 258 867,4 t. / w marcu 155 520,4 t./, na wywóz 391 842,3 t. / w marcu 378 371,3 t./. Podział pomiędzy Gdynię i Gdańsk wypadł mniej więcej po połowie łącznego obrotu, z tym, że w przywozie udział Gdyni wyniósł 59%, natomiast w wywozie przewaga Gdańska wyraża się w około 54% udziału w przeładunkach.

P r z y w ó z

	Towary UNRRA w tonach	Inne towary w tonach
I. Wytw. rośl.	41809,80	491,00
II. Zwierzęta	17135,70	715,10
III. Wytw. min.	47493,80	46802,80
IV. Woski, tłuszcze	497,40	43,40
V. Przet. spoż. i tyt.	33431,40	1545,70
VI. Przet. chem.	13000,50	6114,20
VII. Skóry, futra	2017,90	44,10
VIII. Surow. włók.	13394,90	2397,50
IX. Kauczuk	2426,40	0,40
X. Drewno	100,40	38,10
XI. Papier	6,00	452,90
XII. Wyr. kamienne	56,60	2,00
XIII. Met. wyrob.	12057,70	320,30
XIV. Maszyny	2464,10	214,90
XV. Srod. transport.	13136,40	309,80
XVI. Wagi, narzędzia	122,70	9,40
XVII - XX. Różne	116,00	98,10
	199267,70	59599,70
w poprzed. miesiącu	113401,10	42119,30
od początku roku	528487,50	197704,30

W y w ó z

	Gdynia ton	Gdańsk ton	Razem ton	Od początku roku ton
I. Wytw. rośl.	20,0	1,0	21,0	41,0
III. Wytw. min..	178323,4	209237,9	387561,3	1168902,0
IV. Woski, tłuszcze. . .	1098,8	460,0	1558,8	6850,3
V. Przet.spoż. i tyt.. .	12,2	-	12,2	12,2
VIII. Surow.włók. . . .	-	-	-	73,4
X. Drewno	0,7	-	0,7	12,0
XI. Papier	-	-	-	4,5
XIII. Met. wyrob.. . . .	2607,2	-	2607,2	12318,4
XIV. Maszyny	13,7	-	13,7	53,9
XV. Srod.transport.. . .	2,4	-	2,4	554,7
XVI. Wagi, narzędzia . .	65,0	-	65,0	65,0
Różne	-	-	-	5,3
	182143,4	209698,9	391842,3	1188892,7
w miesiącu poprz.	179699,2	198672,1	378371,3	797050,[illegible]
od początku roku	561829,2	627063,5	1188892,7	

Wywóz węgla i koksu według krajów przeznaczenia przez porty Gdynia i Gdańsk w miesiącu kwietniu r. 1946.- (BIM)

	Ilość statków	z ładunkiem ton	Od początku roku ton
Szwecja	112	159 597,8	498 506,5
Z.S.R.R.	26	53 719,0	183 637,7
Finlandia	18	57 088,4	168 949,2
Dania	35	66 364,3	172 149,2
Norwegia	12	22 863,1	56 579,7
Niemcy	-	-	1 024,0
	203	359 632,6	1 080 846,3
w miesiącu poprz.	216	354 135,4	
od początku r.1946	666	1 080 846,3	

Ruch statków w portach Gdańsk i Gdynia w kwietniu r. 1946.-(BIM)
W kwietniu weszło do portów 336 statków o pojemności 452 842 NRT, w czym do Gdyni 181 o pojemności 226 069 NRT, do Gdańska 155 statków o pojemności 226 773 NRT; wyszło 337 statków o pojemności 450 493 NRT, w czym 182 jednostki o pojemności 229 343 NRT przez Gdynię i 155 statków o pojemności 221 150 NRT przez Gdańsk. W porównaniu z poprzednim miesiącem suma 903 335 tonażu, który przeszedł w miesiącu sprawozdawczym przez oba porty, wykazuje wzrost o około 12%.

Poniższa tabelka przedstawia udział poszczególnych bander w ruchu tym, przy czym zauważyć należy, że w miesiącu sprawozdawczym po raz pierwszy zawitała flaga panamska do portu gdyńskiego z transportami UNRRA.

Bandera	Wejście Ilość	Wejście NRT	Wyjście Ilość	Wyjście NRT	Razem Ilość	Razem NRT
szwedzka	124	76 710	131	79 176	255	155 886
fińska	47	40 490	46	41 697	93	82 187
amerykańska	34	160 306	35	166 265	69	326 571
angielska	17	65 408	17	62 069	34	127 477
duńska	66	41 489	66	43 543	132	85 032
norweska	17	19 148	18	19 875	35	39 023
panamska	1	2 329	1	2 329	2	4 658
sowiecka	15	16 440	14	10 643	29	27 083
aliancka C	2	6 000	3	6 657	5	12 657
polska	13	24 543	6	16 439	19	40 982
	336	452 863	337	448 693	673	901 556
w mies. poprz.	317	393 058	323	414 454	640	807 512
od pocz.r. 1946	1111	1460 867	1105	1463 435	2216	2924 302

Jeżeli chodzi o ruch pasażerski, to przybyło 7 982 pasażerów, z czego 969 do Gdyni i 7 013 do Gdańska, wyjechało zaś razem 378 osób, w tym 351 z Gdyni i 27 z Gdańska. W poprzednim miesiącu przyjechało 21.307 osób, wyjechało zaś 369 osób. Od początku roku 1946 przybyło do portów naszych 59 495 pasażerów, wyjechało zaś 1 194 osoby.

Kierunki ruchu pasażerskiego w miesiącu sprawozdawczym są następujące:

Państwa	Przyjazd Gdynia	Przyjazd Gdańsk	Przyjazd Razem	Wyjazd Gdynia	Wyjazd Gdańsk	Wyjazd Razem
Anglia	186	5 490	5 676	126	-	126
Belgia	20	-	20	2	-	2
Dania	426	9	435	107	9	116
Finlandia	1	1	2	-	-	-
Niemcy	-	1 497	1 497	-	1	1
Norwegia	157	-	157	-	-	-
Szwecja	140	13	153	109	17	126
Z.S.R.R.	35	-	35	-	-	-
Stany Zjednoczone	4	3	7	7	-	7
	969	7 013	7 982	351	27	378

Urządzenia portowe.- (BIM) Ogólna powierzchnia magazynów administrowanych przez G.U.M. osiągnęła w miesiącu sprawozdawczym 97 028 m.kw., w czym w pierwszej strefie 77 525 m.kw., w drugiej 19 503 m.kw. Ponadto w eksploatacji innych przedsiębiorstw znajdowało się 16 385 m.kw.

W Gdańsku powierzchnia magazynów eksploatowanych przez G.U.M. wynosi 23 359 m.kw.

Na odcinku dźwigów, praca w roku bieżącym przedstawia się w następujący sposób :

Stan dźwigów czynnych

Rodzaj dźwigów	Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień
Gdańsk				
Drobnicowe	2	3	3	4
Masowe	13	13	12	12
Mostowe	1	1	1	1
Taśmowe	2	2	2	2
Ogółem	18	19	18	19
Gdynia				
Drobnicowe	13	15	15	15
Masowe	3	4	4	4
Mostowe	2	2	2	2
Taśmowe	2	2	2	2
Ogółem	20	23	23	23

Ogólny stan dźwigów w obu portach wyniósł w styczniu 38 dźwigów - w kwietniu 42 dźwigi. Ogólny wzrost wynosi więc 5%. Również należy zanotować wzrost wydajności dźwigów tych w porównaniu ze styczniem o 0,6% dla Gdańska, a dla Gdyni o 5%. W remoncie znajduje się 18 dźwigów w Gdańsku i 12 w Gdyni.

Port w Szczecinie.- (BIM) Z końcem lutego władze radzieckie oddały Polsce dla ruchu statków ok. 4 km. brzegu na dolnej Odrze z nabrzeżem uzbrojonym długości około 600 mb. Rozpoczęto wówczas natychmiast prace przygotowawcze do przystosowania nabrzeża do przeładunku, a 28.2.46 r. B.O.P. podjęło roboty przy usuwaniu zwalonych dźwigów, utrudniających cumowanie statków. Równocześnie przygotowano się do przyjęcia statków z polskimi repatriantami oraz do ewakuacji Niemców, których statki te w drodze powrotnej zabierają. Następnie rozpoczęto prace około elewatora zbożowego.

W pierwszych dniach kwietnia przyjęła Delegatura G.U.M-u trzy obiekty na terenie właściwego portu, a mianowicie:

1/ skład dla produktów naftowych "Deutsch-Amerikanische-Petroleum-Gesellschaft G.m.b.H."
2/ skład dla produktów naftowych "Hugo Stinnes"
3/ " " " " "Ossag - Renania".

Zbiorniki naftowe eksploatować będzie Centrala Produktów Naftowych, która przystąpiła już do prac remontowych, gdyż konieczność doprowadzenia zbiorników do stanu używalności jest paląca.

W dniu 19.4.1946 roku zdały władze radzieckie Delegaturze GUM-u obszar Kępy Parnickiej. Kępa Parnicka leży na terenie właściwego portu między zachodnią Odrą a Kanałem Parnickim / zniszczenie ok. 70%. Posiada ona kilka zakładów przemysłowych, z których jedynie rektyfikacja spirytusu jest w takim stanie, że po niedużym remoncie może być uruchomiona. Państwowy Monopol Spirytusowy objął ten obiekt. Eksploatacja Kępy Parnickiej możliwa będzie dopiero po jej odbudowie.

W dniu 4.4.1946 roku przybył do portu dolnej Odry - Przystań 2 "Oko" - pierwszy statek "Poseidon" z polskimi repatriantami, których witali przedstawiciele władz i urzędów. Od tego dnia rozpoczął się ruch statków w kwietniu i przedstawia się jak następuje:

Bandery	Wejście Ilość	Wejście NRT	Wyjście Ilość	Wyjście NRT	Razem Ilość	Razem NRT
Aliancka C	15	43 186	14	41 699	29	84 885

Ruch pasażerski w porcie szczecińskim w kwietniu r. 1946.-(BIM)

	Przyjazd	Wyjazd
Niemcy	15 903	18 838
w tym Lubeka	8 861	9 229
Travemünde	7 042	9 609

Przez trzy porty polskie przybyło w miesiącu sprawozdawczym 23 865 osób, wyjechało zaś 19 216 osób.

Fundusz wyrównawczy robotników portowych.- (BIM) Nowozawarty Układ Zbiorowy Pracy nałożył na pracodawców obowiązek całego szeregu dodatkowych świadczeń wobec robotników portowych, nie objętych ustawami. Najważniejszym postulatem było zorganizowanie Centrali Wypłat, w której robotnicy będą otrzymywali wszystkie swoje należności oraz stworzenie wyrównawczego funduszu aprowizacyjnego i zabezpieczenie minimum egzystencji dla czasowo nie zatrudnionych.

Dla wykonania tych obowiązków pracodawcy zarówno z zakresu przedsiębiorstw państwowych, jak spółdzielczych oraz reprezentujących inicjatywę prywatną stworzyli w połowie kwietnia b.r. organizację pod nazwą " Fundusz Wyrównawczy Robotników Portowych". Fundusz ten zorganizowany będzie w formie oddzielnej osobowości publiczno-prawnej; do czasu załatwienia konkretnych formalności prawnych istnieje on przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, która, formując tę instytucję, upoważnia Tymczasową Radę Zarządzającą, powołaną przez sygnatariuszy Układu Zbiorowego, - do zarządzania gromadzonymi funduszami, przeznaczonymi na wykonanie postulatów Układu Zbiorowego.

Każdy pracodawca obowiązany jest co tydzień przekazywać Funduszowi Wyrównawczemu Robotników Portowych, wraz z listą płacy, całkowitą sumę podlegającą wypłacie, a oprócz tego na dodatkowe świadczenia jeszcze 117% tej sumy. Na tymczasowo ustaloną sumę 117% składają się następujące pozycje:

na wypłaty dla bezrobotnych - 50%
na fundusz aprowizacyjny - 30%
na fundusz urlopowy - 15%
na pozostałe świadczenia - 12%
na koszty administracyjne - 10%

Suma ta nie jest sztywna i ustalona została chwilowo do końca maja, poczem może ulec zmianie w zależności od procentu zatrudnienia w portach, od wykonania wyrównań aprowizacyjnych, wreszcie od ogólnych kosztów utrzymania.

Tymczasowa Rada Zarządzająca powołana została przez sygnatariuszy w ten sposób, że każda z organizacyj, które podpisały Układ Zbiorowy delegowała swego stałego przedstawiciela, a mianowicie: Zjednoczenie Przedsiębiorstw Portowych - Dyr. Józefa Głowackiego, Centrala Węglowa - Dyr. Janusza Butlera, Związek Gospodarczy Spółdz. "Społem"- Dyr. Zygmunta Fruczka, Polski Związek Ekspedytorów Morskich - Dyr.J. Hołowińskiego, Harbour Quick Dispatch & Stevedore - Dyr. Bolesława Romańskiego. Przewodniczącym został wybrany Dyr. J. Głowacki, viceprzewodniczącym Dyr. J. Hołowiński. Tymczasowa Rada Zarządzająca powołała na stanowisko Dyrektora Biura Dr Herberta.

Organizacja Funduszu Wyrównawczego pomyślana jest w ten sposób, że poza biurem centralnym, mieszczącym się obecnie przy Al. Wojska Polskiego 15 we Wrzeszczu, do którego kompetencji należy centralna księgowość i sprawy ogólno-administracyjne, zorganizowane będą dwa równoległe oddziały - jeden w Gdyni, drugi w Gdańsku, z których każdy będzie posiadać centralę wypłat i wydział aprowizacji. Następnie uruchomiony zostanie oddział w Szczecinie.

Jakkolwiek Układ Zbiorowy Pracy obowiązuje jedynie do 30 lipca br., to jednak należy przypuszczać, że nawet gdyby zostały zmienione poszczególne jego postulaty, sama zasada funduszu wyrównawczego i centrali wypłat pozostanie aktualną; dlatego też powołanie organizacji stałej, mającej za zadanie administrowanie tym funduszem, należy uznać za konieczne.

Polskie rybołówstwo morskie w kwietniu br.- (BIM) Rybołówstwo morskie wykazuje bardzo szybki rozwój. Powodem tego jest obfitość ryb u naszych wybrzeży oraz duża rentowność rybołówstwa. Dzięki tym sprzyjającym okolicznościom zniszczony w czasie działań wojennych tabor pływający szybko się odbudowuje. Stocznie rybackie pracują już obecnie pełną parą i wykonują nie tylko remonty podniesionych z wody jednostek, ale prowadzą intensywną budowę nowych kutrów i łodzi.

W kwietniu r. 1946 pogoda sprzyjała na ogół uprawianiu rybołówstwa, a wyniki połowów były bardzo dobre. Złowiono mianowicie na terenie:

MUR - Gdynia	-	1.366.510 kg.
MUR - Gdańsk	-	185.700 "
MUR - Darłów	-	41.286 "
MUR - Swinoujście	-	45.057 "
R a z e m		1.638.553 kg.

Wartość tych połowów wyniosła zł. 49.352.954.

W porównaniu do wyników marcowych połowy były większe o 228.618 kg, a wartość ich wyższa o zł. 13.906.224. Powiększenie się wartości połowów tłumaczyć należy nie zwyżką cen ryby, lecz złowieniem większych ilości ryb wysokowartościowych, jak łososie i śledzie. Jak normalnie o tej porze roku, u wybrzeży naszych poławiano w kwietniu wielkie ilości łososia i śledzia. Dorsz pozostaje jednak nadal głównym obiektem połowów.

Tabor w kwietniu obejmował 63 kutry i 739 łodzi uprawiających czynnie rybołówstwo. Ilość rybaków w porównaniu do marca zwiększyła się o 274 osoby.

Zwiększenie się taboru kutrowego na naszym wybrzeżu.- (BIM)Tabor kutrowy, który do tej pory ulegał powiększeniu jedynie dzięki remontowi podnoszonych z wody jednostek, w kwietniu zwiększył się jednorazowo o kutry, które przyszły do kraju z zagranicy. Mianowicie przybyło do Gdyni w tym miesiącu 15 kutrów zakupionych w Danii przez UNRRA, 11 kutrów powróciło ze strefy okupacyjnej brytyjskiej Niemiec dzięki ich rewindykacji oraz 2 kutry przybyły ze Szwecji z rybakami repatriantami z tego kraju. Kutry te, wymagające remontu i uzupełnienia sprzętu, zostały rozdzielone pomiędzy rybaków i jest nadzieja, że w maju, po ukończeniu przygotowań, wyjdą na połowy zwiększając czynny tabor kutrowy jednorazowo o 28 jednostek.

Okupacyjne władze wojskowe angielskie zwolniły dalszą partię 13 kutrów do zwrotu Polsce. Władze rybackie organizują obecnie nową ekipę rybacką, celem sprowadzenia ich do kraju. Łącznie rewindykowanych ma być z brytyjskiej strefy okupacyjnej Niemiec 47 kutrów.

Zapoczątkowanie polskiego rybołówstwa dalekomorskiego.- (BIM) Na podstawie zamówień złożonych przez władze rybackie, UNRRA zakupiła już w Anglii 2 używane trawlery rybackie. Polska Misja Morska w Londynie przygotowała te statki do wyjścia w morze. Ze względu na brak odpowiedniej załogi polskiej na razie zaangażowano angielskich rybaków, którzy pod polską flagą w dn. 5 maja br. wyszli na połowy na Morze Północne na jednym z tych trawlerów. W ten sposób zostało zapoczątkowane po wojnie polskie rybołówstwo dalekomorskie. Trawler ten spodziewany jest w Gdyni 20-25 maja br. Przekazany zostanie on, jak i inne rybackie statki dalekomorskie, które Polska otrzyma od UNRRA, Towarzystwu Połowów Dalekomorskich "Dalmor", Sp. z.o.o. w Gdyni.

Nasze misje morskie w Londynie i Waszyngtonie pertraktują o nabycie dalszych jednostek w ramach dostaw UNRRA dla Polski. Jest nadzieja, że uda się zakupić następne statki i jeszcze w bieżącym roku przyjdą one do kraju. Ponadto UNRRA już zleciła wybudowanie dla Polski na stoczniach angielskich 18 drewnianych dużych kutrów pełnomorskich. Nie wykluczone jest, że następna seria tego rodzaju kutrów w ilości 12-16 sztuk zostanie wkrótce zamówiona tą samą drogą. Dzięki dostawom UNRRA rybołówstwo dalekomorskie wyposażone zostanie w potrzebny tabor pływający.

Praca polskiego przemysłu rybnego.- (BIM) Na skutek dużego dowozu surowca, rybny przemysł przetwórczy na Wybrzeżu pracował w kwietniu br. bardzo intensywnie. Wyniki jego pracy przedstawia w kg. załączona poniżej tabela:

	przewędzono	zasolono	konserwy	razem kg
MUR Gdynia	251.090	669.650	22.460	943.200
MUR Gdańsk	13.733	63.772	538	78.043
MUR Derłów	25.570	-	-	25.570
MUR Swinoujście	8.685	7.748	-	16.433
Razem kg.	299.078	741.170	22.998	1063.246 kg.

Przywóz ryb morskich w kwietniu br. był następujący:

z Danii:	226.000 kg.	świeżego dorsza
	14.000 "	świeżego śledzia
razem	240.000 kg.	
ze Szwecji:	65.400 kg.	śledzi zasolonych
	247.615 "	ryb świeżych
razem	313.015 kg.	

Łączny przywóz wyniósł 553.015 kg.

Ponadto UNRRA dostarczyła 142.000 kg. konserw rybnych. Większość przywozu ryby z Danii pochodzi z dostaw UNRRA.

"Liberty Ships".-(BIM) Ubiegła wojna, jak wiadomo, zrodziła niezwykle rozległe zadania transportu morskiego: obszary operacyj bojowych znajdowały się na czterech kontynentach, armie przerzucane były na przestrzeniach dziesiątków tysięcy mil morskich, a poza tym dostawy materiału wojennego ze Stanów Zjednoczonych, czyli z głównego arsenału aliantów, wymagały transportu drogą morską w niewiarygodnie wielkich rozmiarach. Wystarczy wskazać, że zgodnie z obliczeniami Narodowej Federacji Armatorów Amerykańskich sama tylko flota Stanów Zjednoczonych w okresie 1941-1945 wykonała przewozy ok. 200 milionów ton ładunków oraz 15.000.000 ludzi.

Aby podołać tym zadaniom alianci musieli budować statki, ponieważ posiadany w r. 1939 tonaż, przeważnie uszczuplony wskutek działań wojny podwodnej i lotnictwa niemieckiego, nie wystarczał na pokrycie rosnących potrzeb. Była to budowa seryjna, szybka, świadomie nastawiona - zwłaszcza w pierwszych fazach - na doraźne potrzeby wojenne. W r.1942 zbudowano już przeszło 8.000.000 TDW, w r. 1943 - 19.000.000 TDW ! W r. 1944, po opanowaniu sytuacji wojennej, stocznie amerykańskie przestawiły się już raczej na potrzeby ~~wojenne~~ powojenne, przystępując do projektowania i budowy, zresztą również seryjnej, statków o lepszych kwalifikacjach niż pierwotne, głośne w świecie "Liberty-ships".

Jednakże te właśnie "Liberty-Ships" zdecydowały o zwycięstwie. Wiele złego pisali o nich Niemcy, wiele złego i dziś jeszcze mówi się o nich, zwłaszcza gdy na tle powojennych problemów demobilizacji floty handlowej Stanów Zjednoczonych omawiane są możliwości nabywania tych statków z "demobilu" amerykańskiego na potrzeby żeglugowe innych krajów. Zarzuca się tym statkom, że są zbyt tandetnie budowane, że mają małe szybkości, nieekonomiczne maszyny itd. W związku z tym interesujące uwagi o "Liberty-ships" podaje czasopismo "Shipbuilding and

Shipping Record" (z dn. 14.III.46) na podstawie referatu E.B. Wiliamsa, wiceprezydenta Stoczni Delta w Nowym Orleanie (St.Zjedn.), która zbudowała w okresie 1942-45 ponad 18o tego rodzaju statków.

Prototyp tego statku stworzyła Anglia, zamawiając w r. 1941 serię 5o jednostek. Następnie Morska Komisja St. Zjednoczonych zamówiła 2oo takich statków. Do końca wojny łącznie udzielono zamówień na 2.714 statków typu "Liberty" i pochodnych, jak "Victory", "United Victory" i inne. Elementy prototypowe były w czasie wojny szereg razy zmieniane, nie tylko w celu podniesienia ogólnych kwalifikacyj statków (np. szybkości), ale także celem dostosowania prototypu do różnych szczególnych zadań, jakie stawiała wojna: tak więc np. z podstawowego typu "Liberty" powstały tankowce, statki szpitalne, pływające warsztaty reparacyjno-okrętowe, statki do przewozu samolotów itp.

Główne elementy strukturalne prototypu statku "Liberty" były: długość - 441 st. 6 cali, szerokość - 57 st., wysokość - 37 st. 4 cale, zanurzenie - 27 st. 8 7/8 cala. Nośność użytkowa ok. 1o.5oo TDW. Kadłub był przeważnie spawany elektrycznie, choć stocznie miały pewną swobodę w tym zakresie. Luki w ilości 5 miały szerokość 2o st. a długość od 2o do 35 stóp, z odchyleniami od tych norm na statkach przeznaczonych do specjalnych zadań przewozowych (np. do przewozu czołgów, samochodów, samolotów itp.). Każdy statek miał 5 dźwigów 5-tonowych, oraz dwa silniejsze: jeden na 15 t. i jeden na 5o t.

E.B. Wiliams w następujących słowach charakteryzuje statki typu "Liberty": " jest faktem, że "Liberty" szły przebojem i przewoziły ładunki po całym świecie przy każdej pogodzie i w najbardziej niezwykłych warunkach. Najłagodniej mówiąc, wystawione były na straszliwe próby. Są też statkami popularnymi. To, czego im brakuje w szybkości, kompensują innymi właściwościami. Mają warunki szybkiego załadowania i wyładowania, mają wysokie kwalifikacje manewrowe; to są dobre statki morskie i, ponad wszystko, zasługują na zaufanie".

Polska flota handlowa ma w swoim obecnym składzie 5 jednostek tego typu: są to statki "Białystok", "Tobruk", "Narwik", "Bałtyk" i "Borysław", o łącznej pojemności ok. 35 tys. BRT. Zostały one nabyte w czasie wojny. Jednakże, mimo powyższej dodatniej oceny tych statków ze strony rzeczoznawcy amerykańskiego, statki typu "Liberty" nie znalazły na ogół uznania w świecie, zwłaszcza pod kątem potrzeb powojennych. Już młodsze ich siostry, "Victory-ships" budowane były z większymi szybkościami (do 14 węzłów). Obecnie Amerykanie budują statki towarowe z szybkościami nawet do 17 węzłów. "Liberty" ze swoimi 12 węzłami nie mogą nadawać się w tych warunkach do racjonalnej eksploatacji. Poza tym statki te stanowią typ jednostki oceanicznej, w zasadzie dalekobieżnej: w tym zakresie obrotu przewozowego szybkość jest warunkiem zasadniczym i niczym nie może być skompensowana. Dlatego statki typu "Liberty", po chlubnym spełnieniu swojej roli w dobie wojny, nie mogą dziś pretendować do utrzymania się na rynku przewozów morskich. Rozumieją to także i Stany Zjednoczone, które w programie "demobilizacji" swojej floty handlowej przeznaczyły ok. 20.000.000 TDW na przeniesienie do stałej, trwale unieruchomionej rezerwy, i przeznaczyły na to unieruchomienie właśnie przede wszystkim jednostki typu "Liberty".

Żegluga światowa motoryzuje się.- (BIM) "The Motor Ship" (kwiecień rb.) oblicza, że gdy w styczniu rb. było w budowie na stoczniach świata ponad 5oo statków motorowych łącznej nośności przeszło 4 miliony TDW (ok. 2,8 mil. BRT), to obecnie liczba ta uległa dalszemu zwiększeniu i sięga 3.o mil. BRT. Wartość tego tonażu w budowie wg. obecnych cen / kosztów/ budowy waha się między 13o - 15o milionów funtów szterl., czyli ok. 5o funtów za tonę rejestr. Mimo więc tak wysokich cen,(przeszło dwukrotnie wyższych niż przed wojną!) świat inwestuje w żegludze.

Podział niemieckiej floty handlowej pomiędzy państwa sprzymierzone.-(BIM) Według cyfr ogłoszonych w dniu 25 kwietnia r. 1946 przez Międzyaliancką Komisję Odszkodowawczą 1/3 floty handlowej niemieckiej otrzymuje Z.S.R.R. z uwzględnieniem potrzeb Polski, 2/3 Wielka Brytania i Stany Zjednoczone do podziału pomiędzy 15 państw sprzymierzonych. Miernikiem podziału zastosowanym przez Komisję Odszkodowawczą były straty wojenne w tonażu handlowym poniesione przez poszczególne państwa.

Tonaż przyznany państwom sprzymierzonym został obliczony w przybliżeniu w/g danych ogłoszonych w marcu br. przez Brytyjskie Ministerstwo Spraw Zagranicznych. Według tych danych całkowity tonaż floty handlowej niemieckiej przeznaczonej do podziału miał wynosić 1.189.000 BRT, których wartość, obliczoną wg. cen budownictwa okrętowego z r. 1938, szacowano na 2o.ooo.ooo funtów szterl.

2/3 floty handlowej niemieckiej przypadające 15 państwom sprzymierzonym zostały podzielone w sposób następujący, przy czym uwidocznione zostały straty wojenne w tonażu odnośnych państw:

Nazwa państwa	Procent	Tonaż przyznany w BRT	Straty wojenne tonażu w BRT
Wielka Brytania i Kol.	46,04	364,943,5	1o.87o.ooo
Stany Zjednoczone	17,82	141.253	4.2o9.ooo
Australia	1o,19	1.5o6	44.ooo
Belgia	1,33	1o.542,5	313.ooo
Kanada	1,42	11.176	336.ooo
Dania	2,19	17.359	518.ooo
Egipt	o,23	1.823	55.ooo
Francja	7,68	6o.877	1.178.ooo
Grecja	4,99	39.554	1.178.ooo
Indie	o,24	1.9o2	56.ooo
Nowa Zelandia	o,14	1.11o	32.ooo
Norwegia	1o,14	8o.218	2.393.ooo
Holandia	6,59	52.237	1.555.ooo
Jugosławia	o,86	6.815	2o2.ooo
Południowa Afryka	o,14	1.11o	33.ooo
	1oo,oo	792.426	22.972.ooo

Rezerwa tonażowa Stanów Zjednoczonych.- (BIM) Wg. sprawozdania Morskiej Komisji Stanów Zjednoczonych przekazano do rezerwy w dniu 15 marca r. 1946 482 statki o łącznym tonażu 4.484,35o TDW. Pomiędzy statkami, które włączono do rezerwy znajduje się 31 statków typu Liberty, 15 statków typu Victory, 5 typu A.P.A. Victory, kilka C-1Ms, pewna liczba tankowców, kablowiec i kilka statków towarowych dla ładunków mieszanych.

Włochy już kupują statki.- (BIM) "Shipbuilding and Shipping Record" /marzec rb./ podaje, że Włochy zamierzają nabyć w Stanach Zjednoczonych 5o statków typu "Liberty", t.zn. łącznie ok. 37o.ooo BRT. Cena nabycia ma wynosić ok. 6.ooo.ooo funtów szterl., t.zn. przeciętnie 16 funtów szterl. za tonę. Czwartą część należności pokryją rezerwy dolarowe Włoch w Stanach Zjednoczonych, reszta płatna w lirach. Statki typu "Liberty", ogólnie uznawane za mało przydatne do racjonalnej eksploatacji, są statkami żeglugi oceanicznej. Wynika z tego, że w przeciwieństwie do Niemiec i Japonii, którym nie wolno uprawiać innej żeglugi niż przybrzeżna, Włochy będą dopuszczone do żeglugi pełnomorskiej.

Stan i perespektywy chińskiej floty śródlądowej i przybrzeżnej.- (BIM) Tonaż chińskiej floty śródlądowej wynosi obecnie 9o.ooo BRT, przed wojną zaś 3oo.ooo BRT; tonaż chińskiej floty przybrzeżnej 12o.ooo BRT, przed wojną 1.3oo.ooo BRT.

Wg. wiadomości z Szanghaju UNRRA przeznaczyła 1oo mil. dol. ameryk. na powiększenie w najbliższych kilku miesiącach tonażu chińskiej floty

śródlądowej i przybrzeżnej.

Mają być zakupione: 15o jednostek pomocniczych różnych wielkości, od 25-2.opo BRT; 2o statków latarniowców o pojemności 1.ooo BRT każdy; 1o szkut-chłodni. Trudność w zrealizowaniu tego programu polega m.in. na braku odpowiednio wyszkolonych załóg dla obsługi statków zaopatrzonych w dieslowskie maszyny.

Cunard-White Star w okresie przejściowym.- (BIM) Wielkie brytyjskie towarzystwo żeglugowe Cunard-White Star ogłosiło niedawno swój bilans za rok 1945, który mało się różni od bilansu za r. 1944. Wpływy brutto towarzystwa wynosiły w r. 1945 - 1.o93.9o3 funty szterl. (o 5o.1o6 funtów więcej niż w r.1944), a wydatki zmniejszyły się w stosunku do r.1944 o 12.ooo funtów. Towarzystwo obchodzi obecnie stulecie swego istnienia i po raz pierwszy od lat 42 nie posiada zabezpieczeń na pokrycie swych pożyczek.

Jeśli chodzi o odbudowę lub dopełnienie tonażu, to tonaż brutto wybudowany lub znajdujący się w budowie dla tow. Cunard-White Star i towarzystw z nim połączonych wynosi 823.736 ton, w czym około 400.000 ton przypada na statki-chłodnie, a większa część pozostałego tonażu na statki pasażerskie, czyli w obu wypadkach na tonaż specjalny, na który jest największe zapotrzebowanie. Towarzystwo zakupuje również sporadycznie statki wyprzedawane przez rząd angielski. W końcu ub.r. wymieniona grupa towarzystw żeglugowych posiadała w budowie 142.7oo BRT, zakupiła zaś od rządu 4o.2o3 BRT. Ponadto tow.Cunard-White Star zaczarterowało od rządu 42.834 BRT. Władze tego towarzystwa spodziewają się, że po zakończeniu obecnego okresu przejściowego obecne sztywne i kontrolowane stawki frachtowe zaczną stosować się do zwiększonych kosztów budowy i eksploatacji.

Chińsko-amerykańskie towarzystwo żeglugowe.- (BIM) Amerykańskie czynniki zainteresowane planują utworzenie chińsko-amerykańskiego towarzystwa żeglugowego w Chinach. Ilość udziałowców chińskich ma być 2 razy większa niż amerykańskich. Statki należące do towarzystwa mają żeglować pod chińską banderą i z chińską załogą.

Światowa produkcja statków handlowych.- (BIM) Po raz pierwszy od czerwca 1939 Lloyd podaje światową statystykę statków handlowych znajdujących się w budowie na 31 marca r.1946. Poniższa tabela uwzględnia państwa produkujące tonaż handlowy zarówno na potrzeby własne jak i na zamówienie innych państw.

Państwo	Parowce		Motorowce		Żagl.i barki x)		Razem		Tonaż w bud na zamów. obce w % og.prod.
	Ilość	BRT	Ilość	BRT	Ilość	BRT	Ilość	BRT	
Anglia	2o6	915577	168	749812	29	1o714	4o3	1676.1o3	6,2
Argentyna	-	-	1	73o	-	-	1	73o	-
Belgia	18	1779o	19	8715o	-	-	37	1o4.94o	9
Dania	9	25322	17	78583	-	-	26	1o3.9o5	35,1
Domin.Br.	37	61948	27	28693	-	-	64	9o.641	27,3
Hiszpania	28	4o658	33	7o316	-	-	61	11o.974	-
Holandia	1o	39o25	45	1o289o	-	-	55	141.915	13,8
Norwegia	16	33985	31	3355o	-	-	47	67535	7,4
Portugalia	-	-	2	117oo	-	-	2	11.7oo	-
St.Zjedn.	71	57o679	22	16599	-	-	93	587.278	12,5
Szwecja	12	227oo	55	182315	-	-	67	2o5.o15	19,8
Włochy	9	21ooo	93	13519o	-	-	1o2	156.19o	25,4
Razem	416	1748684	513	1497528	29	1o714	958	3256.926	

x) Dla wszystkich państw prócz Anglii statystyka nie podaje danych dotyczących produkcji statków żaglowych i barek.

Ogólna suma tonażu handlowego w budowie we wszystkich państwach z wyjątkiem W. Brytanii wynosi 1.580.823 BRT i jest o około 487.000 BRT niższa niż analogiczna z czerwca 1939 r. Trzeba jednak podkreślić, że bieżąca statystyka nie zawiera danych tyczących Francji, Japonii, Niemiec, Polski i Rosji, podczas gdy statystyka z r. 1939 nie obejmowała jedynie Rosji i częściowo Hiszpanii. Natomiast ilość tonażu produkowanego w Anglii osiągnęła wysokość nie notowaną od czerwca r. 1922.

Poniższa tabela ilustruje światową produkcję tankowców (o pojemności ponad 1.000 BRT) będących w budowie na 31 marca r.1946.

Państwo	Parowce		Motorowce		Razem	
	Ilość	BRT	Ilość	BRT	Ilość	BRT
Anglia	19	130.652	30	220.820	49	351.472
Belgia	-	-	1	8.700	1	8.700
Dania	-	-	2	19.950	2	19.950
Norwegia	2	10.200	-	-	2	10.200
Portugalia	-	-	1	10.000	1	10.000
Hiszpania	-	-	3	24.904	3	24.904
St.Zj.A.P.	4	39.600	2	2.390	6	41.990
Szwecja	-	-	6	57.275	6	57.275
Włochy	-	-	10	64.725	10	64.725
Razem	25	180.452	55	408.764	80	589.216

Zamówienia zagraniczne w stoczniach brytyjskich.- (BIM) W okresie powojennym najpoważniejszymi klientami brytyjskich stoczni są Francja i Portugalia. Zamówienia z Francji obejmują statki pasażerskie i towarowe, statki węglowe i bagrowniki w ogólnej ilości 40, ponadto 13 trawlerów i 50 małych rzecznych tankowców. Portugalia zamówiła 4 pasażerskie i towarowo-pasażerskie statki o pojemności każdy ponad 12.000 BRT, 10 innych statków i 1 trawler. Więcej trawlerów zostało zamówionych przez Islandię i Belgię. Dla Norwegii buduje się statek wielorybniczy, a dla Szwecji pływający dok.

Budowa statków w Stanach Zjednoczonych.- (BIM) W początkach marca br. w stoczniach Stanów Zjednoczonych znajdowały się w budowie 443 statki o pojemności 872.712 BRT, w porównaniu do 477 statków o pojemności 962.201 BRT znajdujących się w budowie w początkach lutego br. i 1.295 statków o pojemności 7.734.010 BRT na 1 marca r.1945. Na całość produkcji z początków marca br. składało się 118 statków morskich o pojemności 788.097 BRT, 324 statki różnych typów o pojemności 84.490 BRT i 1 statek drewniany o pojemności 125 BRT.

Odbudowa brytyjskiej floty handlowej.- (BIM) "The Motor Ship" (kwiecień r.1946) uczynił próbę ustalenia programu odbudowy brytyjskiej floty handlowej po stratach wojennych.

Przyjmując stan tej floty w czerwcu r. 1939 (tylko statki powyżej 500 BRT) na 17.146.431 BRT oraz w czerwcu r. 1945 (wg. rocznego sprawozdania brytyjskiej Izby Żeglugowej) na 12,659.000 BRT, otrzymuje się bilans strat w wysokości globalnej 4,487.431 BRT. Czasopismo przyjmuje, że poczynając od maja r. 1945 tempo odbudowy może być wyrażone w następujących maksymalnych liczbach:

1945/46	1.000.000 BRT
1946/47	1.500.000 "
1947/48	2.000.000 "
1948/49	2.000.000 "
1949/50	2.000.000 "
czyli łącznie	8.500.000 BRT do czerwca r. 1950.

Tym wysiłkiem inwestycyjnym dadzą się uregulować dwie kwestie:
a/ odbudowa efektywnych strat tonażowych z okresu wojny - w rozmiarach 4.500.000 BRT;
b/ renowacja tonażu, który w tym okresie przekroczy granicę 20 lat wieku, a który jest szacowany na 4.000.000 BRT.
Pozostanie jeszcze problem zastąpienia statków budowy wojennej (t.zw. typu "Empire", o szybkościach 10 węzłów), nieprzydatnych do eksploatacji pokojowej. Ten tonaż obliczany jest na 2.000.000 BRT. Na zbudowanie odpowiedniej ilości dobrych, ekonomicznych statków potrzeba będzie jeszcze 1 - 2 lata.
Anglia ujawnia wolę powrotu do swego kierowniczego stanowiska na morzach świata.

Angielski przemysł budownictwa okrętowego wobec przydziału tonażu poniemieckiego.- (BIM) Przewodniczący brytyjskiej Konferencji Budownictwa Okrętowego A. Murray Stephen w liście otwartym do "The Times" domaga się w imieniu zainteresowanych kół przemysłowych, aby przyznany Anglii tonaż poniemiecki nie był sprzedawany armatorom przez rząd,lecz tylko wynajmowany na pokrycie najpilniejszego zapotrzebowania, poczem byłby użyty na złom. Ogólna suma tonażu poniemieckiego, przyznanego W. Brytanii, wynosi ok. 365.000 BRT, czyli więcej niż całkowita roczna produkcja stoczni brytyjskich w niejednym niepomyślnym roku. Wobec tego sprzedaż statków poniemieckich armatorom brytyjskim odbiłaby się fatalnie na interesach stoczni, podobnie jak to było w r. 1919.

Koncern stoczni chińskich.- (BIM) Rząd chiński utworzył koncern dla budowy statków, stanowiący własność państwa; celem koncernu jest podjęcie budowy statków, począwszy od rzecznych i przybrzeżnych parowców o pojemności 1.000 ton do statków morskich o pojemności 10.000 ton. Nowe stocznie mają zajmować powierzchnię ok. 67 ha koło Woosung, przy rzece Yangtse, naprzeciwko Hankow. Stocznie te będą się znajdowały pod kontrolą Komisji Dochodów Państwowych, która będzie prawdopodobnie korzystała z pomocy amerykańskich ekspertów. Stany Zjednoczone i Kanada mają sprzedać rządowi chińskiemu kompletne urządzenia doków.

Nowy europejski czarter węglowy.- (BIM) Od wielu lat rozważano plany opracowania specjalnych czarterów dla ładunków węgla i koksu z Europy, t.zn. z portów Bałtyku i Morza Północnego. Komisja Dokumentarna Konferencji Bałtyckiej wykończyła odnośny projekt i ogłosiła nowy czarter pod skróconą nazwą "Contcoal", uznany przez UMA. Czarter ten jest już stosowany przy transportach węgla z Emden, Rotterdamu i Antwerpii do Francji, Danii, Szwecji i Norwegii, jak również będzie stosowany przy transportach z portów bałtyckich. Pełna nazwa czarteru brzmi: "Kontynentalny czarter węglowy 1945 dla statków parowych i motorowych o pełnej mocy maszyn dla węgla i koksu ze strefy Gdańsk/Brest". W głównych wytycznych nowy czarter przypomina czarter p.n. "Baltcon", ponieważ dostosowany jest do warunków w polskich i innych europejskich portach załadunkowych. Ponieważ warunki ładowania w tych portach uległy pewnym zmianom, nowy czarter uwzględnia te zmiany w klauzuli o załadunku. Podobnie sformułowane zostały specjalne warunki odnośnie wyładunku towarów w strefie Hamburg/Bordeaux. Czarter "Contcoal" określa jasno szereg punktów, co do których powstawały poprzednio spory.

Czartery na przewóz drewna z rejonu bałtyckiego.- (BIM) Bałtycka Międzynarodowa Konferencja Morska w swym okólniku Nr. 17 z dn. 6 marca r. 1946 komunikuje, że dla przewozu drewna z Norwegii i krajów bałtyckich obowiązują następujące czartery, zatwierdzone w swoim czasie przez UMA:

Drewno budulcowe
Z rejonu bałtyckiego i Norwegii do: Holandii - "Contwood"
Belgii - "Contwood"
Danii - "Contwood"
Francji - "Contwood"
Niemiec - "Contwood"
innych krajów europejskich - "Contwood"

Drewno kopalniane i miazga drzewna
Z rejonu bałtyckiego i Norwegii do: Holandii - "Propcon"
Belgii - "Propcon"
Francji - "Propcon"
Niemiec - "Propcon"
innych krajów europejskich - "Propcon".

Zmiany w taryfie stawek frachtowych.- (BIM) W wydanej przez brytyjskie Ministerstwo Transportów taryfie Nr. 5 stawek frachtowych unieważniono pod p. 147 stawki na fosfaty luzem ze Sfax do Gdyni, kategorii A i B (statki do 6.500 TDW).

Wznowienie patrolu lodowego.- (BIM) "The Syren and Shipping" (kwiecień r. 1946) donosi, że w kwietniu rb. podejmują swoją od 1941 r. zawieszoną służbę międzynarodowy "patrol lodowy na Atlantyku". Jest to międzynarodowa (głównie Stany Zjednoczone, Anglia, Norwegia, Kanada i Francja) służba obserwacji ruchu gór lodowych, stanowiących corocznie w okresie kwiecień - lipiec poważne niebezpieczeństwo dla żeglugi. Obecnie patrolowanie oceanu odbywa się już z zastosowaniem lotnictwa, radia i radaru.

Nowy port w Chinach.- (BIM) Szybko postępują naprzód prace przy budowie nowego portu w Tangku u ujścia rzeki Hai-Ho, na jej północnym brzegu. Budowa ta nawpół wykonana przez Japończyków, będzie całkowicie ukończona za 2 lata. Przewiduje się, że Tangku będzie jednym z najwspanialszych portów oceanicznych w Azji. Jego kanał żeglowny będzie miał 183 m szerokości i ponad 6,436 km długości. Obecnie głębokość jego przy odpływie wynosi 6,4 m, lecz prace pogłębiające są w toku. Od strony północnej i południowej portu zbudowano falochrony; południowy zabezpiecza przed zamuleniem rzeki Hai, północny przed wiatrem północno-zachodnim. Port jest połączony kanałem z rzeką Hai i torem kolejowym z linią Peiping-Mukden. Będzie miał własne lotnisko i bazę dla wodnopłatowców.

Do przewidywanego rozwoju portu w Tangku przyczyni się w znacznej mierze jego położenie o 48 km od Tiensin w oparciu o zaplecze bardzo uprzemysłowione. Przestrzeń między Tangku i Tiensin pokryta jest siecią hut żelaza i stali oraz fabryk benzyny syntetycznej, częściowo zbudowanych przez Japończyków. Port w Tiensin leżąc u węzła kolei Peiping-Mukden i Tiensin-Pukow koncentruje handel bawełną, węglem, żelazem, wełną i futrami.

Przy budowie portu rząd chiński ma zamiar zatrudniać w dalszym ciągu uprzednio tam pracujących techników japońskich oraz doangażować ekspertów ze Stanów Zjednoczonych.

Przewidywany wzrost obrotów towarowych w porcie nowojorskim.- (BIM) Dyrektor Zarządu Portu Nowojorskiego, H.S. Cullman w przemówieniu wygłoszonym w Klubie Handlu Zagranicznego wyraził przekonanie, że obroty towarowe portu nowojorskiego w najbliższych latach wzrosną niesłychanie ze względu na ogromne zapotrzebowanie światowe na przywóz towarów amerykańskich, w szczególności żywności oraz artykułów służących do odbudowy zniszczonych przez wojnę krajów. W związku z tym

wolumen obrotu towarowego portów St. Zjednoczonych, a zwłaszcza Nowego Jorku, zależy właściwie tylko od stopnia, w jakim Stany Zjednoczone będą mogły pokrywać omawiane zapotrzebowanie oraz od odpowiedniego wzmożenia wydolności portów.

Obliczenia swoje H.S. Cullman opiera na danych ogłoszonych przez Ministerstwo Handlu, z których wynika, że gdyby Stany Zjednoczone mogły pokryć roczne towarowe zapotrzebowanie światowe, wywóz ich miałby wartość ok. 14 miliardów dol. rocznie, czyli dorównywałby najwyższej wartości wywozu amerykańskiego w czasie wojny. W r. 1939 wartość zagranicznych obrotów towarowych w porcie nowojorskim wynosiła ok. 2,5 miliardów dol., czyli niemal połowę zagranicznych obrotów towarowych Stanów Zjednoczonych. Gdyby dzisiejsze przewidywania kół amerykańskich spełniły się, Cullman oblicza, że wartość samego wywozu przez port nowojorski wynosiłaby rocznie ok. 7 miliardów dol., czyli połowę przewidywanego ogólnego wywozu oraz niemal trzy razy więcej niż najwyższa przedwojenna wartość zagranicznych obrotów towarowych St. Zjednoczonych.

Opłaty w portach francuskich.- (BIM) W styczniu br. opłaty portowe w portach francuskich zostały podniesione o 300% w stosunku do stawek z grudnia r. 1945. Nowe stawki są następujące (liczby w nawiasach oznaczają stawki poprzednie):

Opłaty wejściowe i wyjściowe za 1 NRT:

a/ statki zawijające z ładunkiem lub wychodzące z ładunkiem do portów europejskich (włącznie z wszystkimi portami śródziemnomorskimi i portami półn.-zachodniej Afryki do Mogador)	frs. 3.90	(frs.0.975)
b/ statki zawijające z ładunkiem z lub wychodzące z ładunkiem do wszystkich innych portów	" 7.80	(" 1.95)
c/ statki zawijające do leżących na kursie portów francuskich dla załadowania lub wyładowania, w drugim i każdym następnym porcie	" 1.30	(" 0.325)

Opłaty brzegowe (skalkulowane na podstawie tonażu ładunku za każdych 10 ton = 1000 kg, lecz płatne od statku):

Strefa a/ j.w.	Kateg.I.		Kateg. II.	
Statki wyładowujące	frs.104,00	(frs.26.00)	frs.52.00	(frs.13.00)
" ładujące	" 39.00	(" 9,75)	" 20,80	(" 5,20)
Strefa b/ j.w.				
Statki wyładowujące	" 208.00	(" 52.00)	" 104.00	(" 26.00)
" ładujące	" 78.00	(" 19.50)	" 39.00	(" 9,75)

Kategorie I i II oznaczają podział towarów na grupy ustalone przez Konferencję Bałtycką w grudniu r. 1945.

Ruch w porcie hamburskim.- (BIM) Ruch statków w porcie hamburskim osiągnął obecnie 15% poziomu przedwojennego. Hamburski Urząd Statystyczny ogłosił pierwsze od r. 1942 sprawozdanie, z którego wynika, że od maja do końca grudnia r. 1945 było w porcie na wejściu 826 statków z ładunkiem 1.094.783 ton. Spośród tych statków 407 pracowało dla zarządu wojskowego, przywożąc 1.009.669 ton ładunku, w tym 300.000 ton żywności (138.000 ton pszenicy), 429.000 ton olejów mineralnych i surowców oraz 240.000 ton dla alianckich magazynów wojskowych. Udział tonażu niemieckiego wynosił 85.114 BRT.

Wywóz z portu obejmował złom żelazny, żwir, skóry oraz inne surowce i fabrykaty. Dalszy wzrost obrotów towarowych dał się zauważyć w pierwszych trzech miesiącach r. 1946.

Tonaż w porcie hamburskim należy przeważnie do flagi brytyjskiej, niemiecki zaś wynosi zaledwie 10,6%, czyli osiągnął poziom najniższy

w dziejach portu.

Międzynarodowa Konferencja Rybołówstwa Morskiego.- (BIM) Na zaproszenie rządu W. Brytanii odbyła się w Londynie w dniach 25 marca i następnych międzynarodowa konferencja w sprawie zmniejszenia połowów na Morzu Północnym i innych przyległych do wysp brytyjskich terenach rybackich. Udział w niej wzięły delegacje 12 państw, m.in. Polski.

W swych ostatecznych konkluzjach konferencja zaleca: 1/ zwiększenie rozmiarów oczek sieci do 80 i 110 mm w stosunku do rozmiarów określonych przez konwencję londyńską z r. 1937 na 70 i 105 mm; 2/ określenie minimalne wielkości poławianych ryb.

Konferencja przyjęła rezolucję stworzenia stałego Komitetu Doradczego, złożonego z delegatów reprezentowanych rządów, dla zbadania w ciągu roku i zaprojektowania uregulowania rybołówstwa na omawianych terenach w sposób zabezpieczający od nadmiernych połowów. Ponadto Konferencja zaleciła biorącym w niej udział przestrzegania, by liczebność ich flot rybackich nie została zwiększona ponad stan obecny lub stan z r. 1938, zależnie od tego, który z nich był wyższy.

To ostatnie zalecenie spotkało się ze sprzeciwem zarówno delegacji szwedzkiej, norweskiej i duńskiej jak i częściowo francuskiej.

Wszystkie powyższe zalecenia mają na celu zapobiec gwałtownie wzrastającej ilości połowów na Morzu Północnym i innych terenach przyległych do wysp brytyjskich.

Koszty załóg okrętowych w Anglii.- (BIM) "The Shipping World" (marzec rb.) podaje informacje sekretarza Związku Oficerów Marynarki Handlowej co do warunków pracy i płacy oficerów w brytyjskiej flocie handlowej. Informacje ujęte są porównawczo dla r. 1936 i r. 1946; cytujemy kilka szczegółów (dla statków większych):

	1936	1946
Płace:		
Pierwszy mechanik	21. 5.6	32.17.6
młodszy mechanik	9.14.3	17. 0.0
Urlopy	14 dni rocznie	2 1/2 dnia miesięcznie
Dodatki za wysługę	nie było	5% po roku 10% po 2 latach
Chorobowe	nie było	płatne 8 tygodni w roku
Fund.emeryt.	nie było	3 3/4 % od płacy płatne przez armatora
Godziny pracy	bez regulacji	8 godz. w porcie 9 godz. w morzu.